

«Железнодорожные пассажирские перевозки: гарантии устойчивости и вектор развития»

Текущая ситуация, проблемы и перспективы отрасли
пассажирского вагоностроения транспортного
машиностроения

Савчук Владимир

Заместитель генерального директора

Институт проблем естественных монополий

www.ipem.ru

27 ноября 2015 г.



Государственная программа «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» подпрограмма «Транспортное машиностроение»

ПП РФ №1223 от 19.11.14 г. «Правила предоставления субсидий на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении скидки, при условии приобретения инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой» (в т.ч. двухэтажных пассажирских вагонов).

ПП РФ №262 от 30 марта 2009 года «Правила предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям транспортного машиностроения»

Субсидии будут предоставляться государством, для чего в бюджете предусмотрено 7,18 млрд рублей

2,35 млрд руб. в 2015 г.

0,27 млрд руб. в 2015 г. на двухэтажные вагоны

ПП РФ №1044 от 11.10.14 г. «Об утверждении Программы поддержки инвестиционных проектов, реализуемых на территории РФ на основе проектного финансирования»
(36 двухэтажных вагонов Москва-Самара)



• Министерство Внутренних дел
Выделено 1 млрд рублей в 2015 году.
Был заключен контракт на 26 вагонов для перевозки спецконтингента

ПОЧТА
РОССИИ



• ФГУП «Почта России»
Выделено 1 млрд руб. в 2015 году. 50 специальных вагонов для «Почты России»

Необходимо расширять меры господдержки для закупок у российских предприятий: вагонов дальнего следования и внедрять меры для поддержки закупок МВПС



Сфера производства и эксплуатации пассажирских вагонов до 2020 г.

Динамика сокращения парка ОАО «ФПК» без учёта закупок новых вагонов в 2016-2020 гг.



За 5 лет необходимо обновить:

✓ более 2 тыс. вагонов ФПК (более 100 млрд руб) (минимальная оценка)

✓ более 2,5 тыс. вагонов МВПС (более 100 млрд руб)

Объёмы производства пассажирских вагонов ОАО «ТВЗ» и закупки ОАО «ФПК»



Продление сроков службы пассажирских вагонов, согласно ТР ТС 001/2011 и ПП РФ 737, проводится только через дорогостоящую процедуру модернизации с последующей сертификацией.

В то же время ОАО «ТВЗ» последние 4 года выпускает вагоны в объёмах ниже точки безубыточности. Таким образом, если не поддержать сферу пассажирского вагоностроения сейчас, в будущем отечественные производители могут полностью уйти с рынка, и когда наступит критическая потребность в новых пассажирских вагонах, закупать их придётся у иностранных компаний по более высокой цене

* Экспертная оценка ИПЕМ - Прогноз выпуска пассажирских вагонов дальнего следования ОАО «ТВЗ» в 2015 году



Общая ситуация в сфере пассажирского вагоностроения



ОАО «ТВЗ»

В период 2011-2015 гг. объём производства вагонов сократится в **5,5 раз.**



ОАО «ДМЗ»

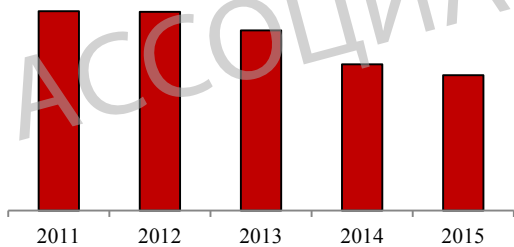
В период 2011-2015 гг. объём производства вагонов сократится в **3,1 раз.**



ТОРЖОКСКИЙ
ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД

Прекращён выпуск
пассажирских вагонов

Последствия сокращения производства пассажирских вагонов и вагонов электропоездов



Сокращение численности персонала сферы пассажирского вагоностроения и производства вагонов электропоездов в **1,5 раза**



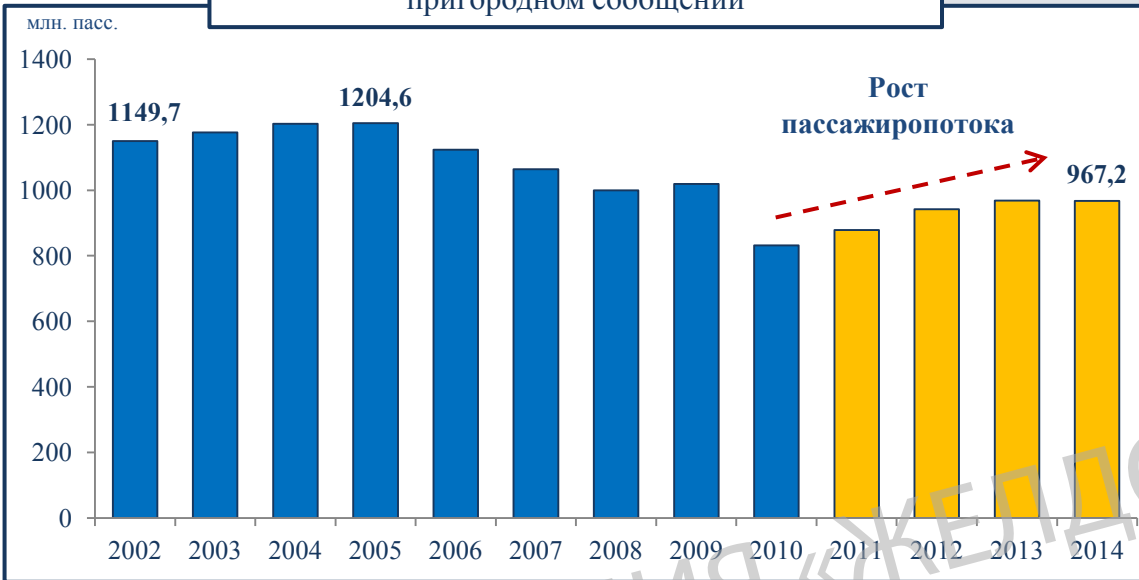
Рост социальной напряжённости в регионах



Необходимость возврата кредитов



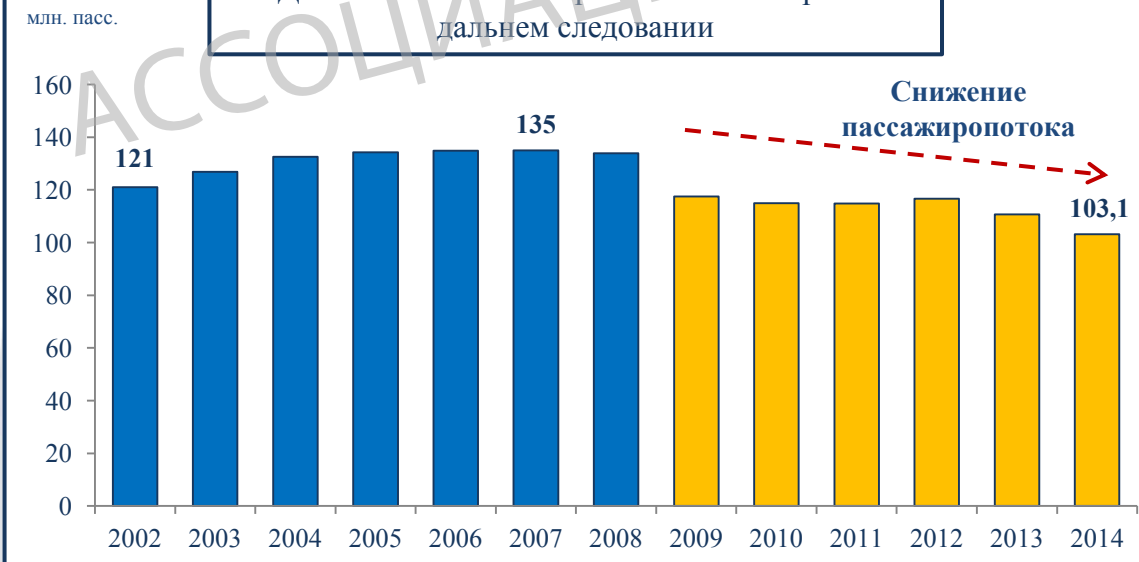
Динамика объёмов перевозки пассажиров в пригородном сообщении



Объём перевозки пассажиров в пригородном сообщении в 2014 году составил 967,2 млн пасс., что ниже уровня 2005 года, когда объём перевозки был максимальным, на 19,7%.

Однако, в последние годы объём перевозки пассажиров в пригородном сообщении увеличивается!

Динамика объёмов перевозки пассажиров в дальнем следовании



Объём перевозки пассажиров в дальнем следовании снижается с 2009 года.

В 2014 году объём перевозки пассажиров составил 103,1 млн пасс, что ниже уровня 2007 года, когда объём перевозки был максимальным, на 23,6%.



Ключевые барьеры для заказа ПС и причины

1 Отсутствие определенности с долгосрочным заказом на перевозку пассажиров и, как следствие, отсутствие долгосрочных инвестиционных программ у перевозчиков

Отсутствие долгосрочных источников покрытия плановой убыточности перевозок не позволяет заказывать перевозки и планировать долгосрочную инвестиционную программу

2 Отсутствие модельного ряда ПС под «разный кошелёк» и различные требования к комфорту, влияющие на конечную цену ПС

«Перегруженность» современных стандартов избыточными требованиями, не связанными с безопасностью (кондицион-ние и обеззараживание воздуха, климатика, градиенты температур, к констр. исполнению для рос. вагонов по сравнению с иностранным ПС

3 Отсутствие модельного ряда ПС под разные технические условия перевозок и разные перевозочные технологии

Отсутствие новых технических требований (техзаданий) от перевозчиков, учитывающих региональные особенности перевозок (частая смена составности, модульность пассажирских салонов и т.д.)

Трудность ближайшего будущего

4 Большое количество небольших пригородных перевозчиков с ограниченными возможностями по привлечению средств для инвестпрограмм (после получения долгосрочного заказа)

Размеры «бизнеса» не позволят привлечь финансирование под «разумный» %

Разумная консолидация ряда пригородных перевозчиков

Конкурсы на перевозки



**Основные цели перевозчиков и
Субъектов Федерации**

**Снижение транспортных издержек для
сокращения убыточности
и субсидирования из фед. и рег. бюджетов**

**Удовлетворение параметров качества
услуг перевозки**

**Учет региональных технологических
особенностей перевозок**

**Основные направления
развития транспортного
машиностроения при
установлении долгосрочных
«правил»**

**Поставка подвижного состава по
контрактам жизненного цикла**

**Лизинг/аренда подвижного состава у
производителей, включая ремонты и
техобслуживание**

**Передача/продажа ремонтного комплекса
для обеспечения полного цикла
обслуживания подвижного состава
предприятиям-
производителям/пригородным компаниям**

**Разработка дополнительного модельного
ряда под региональные потребности
перевозчиков и Субъектов Федерации, с
учетом минимизации цен и технического
обслуживания**



1

Ограничить закупки иностранного подвижного состава (в том числе мер государственной поддержки) или подвижного состава с небольшим процентом локализации

2

Снизить НДС до 10% на закупки подвижного состава

3

Определить критерии инновационного подвижного состава в дальнем и пригородном сообщении для администрирования мер государственной поддержки

4

Поддержка долгосрочного оплачиваемого спроса:

- ✓ формирование государственного заказа в дальнем следовании в регулируемом сегменте
- ✓ формирование долгосрочных заказов на перевозки Субъектов Федерации в пригородном сообщении с определением источников финансирования

5

Формирование долгосрочных программ транспортного развития регионов с определением источников финансирования. Подключение финансирования транспортной инфраструктуры к программам застройки новых территорий с учётом частных инвестиций

Без применения принципов долгосрочности заказов и источников обеспечения безубыточной деятельности перевозчиков невозможно существование и развитие пассажирского вагоностроения

Спасибо за внимание!

АССОЦИАЦИЯ «ЖЕЛДОРРАЗВИТИЕ»
Институт проблем естественных монополий

www.ipem.ru

8 (495) 690-09-70

ноябрь, 2015 г.